INTERNACIA FERVOJISTO



42a jaro n-ro 4 1990



Antauen kun IFEF ĉe la fronto!

REDAKTORA BABILO

"Post vasta kaj interesa rondveturado tra Norvegio, Svedio kaj Finnlando mi sane revenis.

La 42a IFEF-kongreso en Hamar restos kiel neforgesebla travivaĵo en mia memoro, kaj mi refoje dankas al ĉiuj gekunlaborintoj, kiuj kontribuis al la sukcesplena disvolviĝo."

Tiel skribis unu kongresinto, kaj mi supozas, ke la vortoj pri nia 42a respegulas la opinion de ĉiuj, kiuj partoprenis ĝin.

La nuna numero de IF provas raporti pri kelkaj el la elementoj, kiuj konsistigas IFKon, ĉu fake, ĉu socie, ĉu turisme.

Pliajn kaj pli personajn travivaĵojn vi legu en via nacia bulteno.

La venonta IF alportos protokolon de la komitatkunsidoj kaj resumon de la landaj jarraportoj.

Ĝis tiam!

Red

FERVOJFAKAJ ELDONAĴOJ

FERVOJA TERMINARO
227 paĝa libro A5. Prezo 12,- DEM. Rabato ekde 3 ekzpl (vidu IF 3/1990 pĝ 45). Mendu ĉe H. Dieter Hartig, Kasseler Str 76, D-2800 Bremen 1 aŭ ĉe la IFEF-kasisto.
(La IFEF-kasisto cetere informas, ke kvankam eldoniĝis la FERVOJA Terminaro, La Terminara Fonduso daŭre estas malferma al enpagoj, kaj ke mono daŭre estas bezonata por terminaraj celoj. La diversaj kontoj de IFEF troviĝas sube sur tiu ĉi paĝo).

COTIF (Konvencio pri la internacia fervoja trafiko)
40paĝa broŝuro A4. Prezo 5,- DEM. Mendu ĉe JAFE, poŝtfako 563, YU-11001 Beograd.

Unuecaj reguloj por la kontrakto pri la internacia fervoja transporto de varoj (CIM) - Aldono A de Cotif.
44paĝa broŝuro A5. Prezo: 3,- DEM.

Unuecaj reguloj por la kontrakto pri la internacia fervoja transporto de varoj (CIM) - Aldono B de COTIF.
92paĝa libreto A5. Prezo: 9,- DEM.

CIV kaj CIM mendu ĉe Karl Bernhard, Sauerbruchstr 8, D-6700 Ludwigshafen/Rhein.

INTERNACIA FERVOJISTO

Dumonata fervojfaka revuo en Esperanto kaj organo de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio.

Redakcio: E Henning Olsen, Åderupvej 182, DK-4700 Næstved.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

Sekretario: D-ro Romano Bolognesi, Via Misa 4, I-40139 Bologna.
Dana poŝtĉekkonto: 1 25 80 36, IFEF, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev.
Dana bankkonto: 7353-350550, Provinsbanken, DK-9800 Hjørring (pagante per bankkonto aldonu 25 DKK por bankelspezoj).
Svisa bankkonto: 471-02, Thurgauische Kantonalbank, CH 8590 Romanshorn.
Svisa poŝtĉekkonto: CH 85-4110-5 Frauenfeld, IFEF, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev.

IFEF-KONGRESO EN 'LA VERDA URBO ĈE LAGO MJØSA'.

Amikoj norvegaj, ni jam anticipe
tre ĝojis al Hamar reveni.
Laŭ nia memoro la loko precipe
ja taŭgas por bele festeni.

Belegis kongreso en jar' sesdek-
kvina,
en naŭdek vi simple ripetis!

... kun ŝanĝeto la inaŭgura saluto fare de la dana reprezentanto estu nia simpla, sed elkora danko al LKK kaj helpantoj pro bonsukcesa, ege interesa kaj pozitiva 42a IFK.
La vetero favoris la kongreson, prave, sed ĝi tamen estas flanka afero, se brilas la interna flamo.

393 el 21 landoj estas la oficiala nombro de kongresanoj, kaj inter ili plimultis kolegoj el centra kaj orienta Eŭropo - ĝisnuna unikaĵo en IFEF-kongreso en okcidenteŭropa lando. La sento, ke por la unua fojo dum la 42jara historio de IFEF-kongresoj estu certa ekvilibro, estis facile sentebla kaj pliagrabligis la restadon.

Ĉi tie ni ne faras raporton pri la tuta kongreso, ĉar ne eblas en la limigita spaco de IF, sed krokize ni mencias facetojn de la kongresa brilianto.

Kongresejo estis la urbdomo de Hamar, kun taŭgaj kunvenejoj kaj teatro por la inaŭguro kaj aliaj grandaj eroj.

Interkona vespero, senmuzika (agrable), sentrinka (elteneble) kaj babilega (laŭdestine). Ekumena diservo en la Katedralo de Hamar en perfekta Esperanto. Kvar eklezioj partoprenis. Predikis norvega pastro de najbara urbo Løten, paroĥestro Erling Schau. Li parolis pri lingvoj kaj religio, materiaj kaj spiritaj bezonoj, kaj daŭrigis: "Prave multaj homoj hodiaŭ okupas sin pri la naturo kaj medio. Estus danĝere se la naturo kaj la medio detruiĝus. La homo respondecas por ke tio ne okazu."



Antaŭ la katedralo de Hamar

Solena inaŭguro.
La Fervojista Blovorkestro de Hamar muzikis, LKK-prezidanto Per Johan Krogstie bonvenigis. Rolf Bergh voĉlegis prologon verkitan de la konata norvega Esperanto-aŭtoro Johan Hammond Rosbach. Ni citu mezan parton:

'La suda relparo el la stacidomo
kondukas al London, Ateno kaj Romo,
la norda trans monton neĝblankan aŭ
brunan
en landon belegan - aŭ noktmezo-
sunan.
Eliras orienten alia relparo,
ĝi grimpas surmonten kaj iras al
maro
cetere ni havas fervojan muzeon.
Do, ĉiel ni devas aprobi l'ideon,
ke ĝuste en Hamar ni nune kongre-
sas:
La loko, ĝi certe ja multon pro-
mesas!'

Por FISAIC salutis s-ino Barbro Erikson, Svedio. I a 'vi ĉiuj, kiuj estas esperantistoj, ĝuas specialan avantaĝon antaŭ ni aliaj, - ĝuste ĉar vi povas interparoli senlime. Vi ne ĉesu batali por tiu lingvo!

La reprezentanto de NSB, medidirektoro Ivar Ødegaard, parolis nacilingve.

Urbestro de Hamar, Egil O.Larsen, brilis plurfoje dum la kongreso. Li parolis en senriproĉa Esperanto, kiun povas envii multaj esperantanoj, dum la inaŭguro, dum la akcepto de estraro kaj komitato kaj dum la stratnomigo.

Generala direktoro de ĈSD (Ĉeĥoslovakaj Ŝtataj Fervojoj), kiu estas Alta Protektanto de la 43a IFK, sendis salutmesaĝon al la 42a.

Post la vico de salutvortoj de reprezentantoj de la landaj asocioj de IFEF la ĉeestantoj aplaŭdege akceptis rumanan kolegon, kiu anoncis strebojn por refondo de rumana landa asocio de IFEF!

Joachim Giessner por la lasta fojo kiel IFEF-prezidanto malfermis la kongreson.

ESPERANTO-STRATO en HAMAR.



Urbestro kaj uniformitaj kolegoj

Dimanĉon posttagmeze serpentis laŭstrate blovorkestro, urbestro, uniformitaj kolegoj el pluraj landoj kaj bunta aro de kongresanoj. Elirpunkto: Urbdomo. Celo: Estonta Esperantostrato. Per taŭgaj vortoj pri internacia etoso urbestro Egil O. Larsen publike deklaris, ke la oficiala nomo de la strato estu ESPERANTOGATA.

IFEF-prezidanto Giessner memorigis pri tio, ke plurfoje antaŭe okazis inaŭguron de Esperantostrato dum IFEF-kongreso, kaj ni ne forgesu Elverum, kie ni inaŭguris Esperantostraton antaŭ 25 jaroj, jes eĉ en la proksima vilaĝo Løten troviĝas Esperantovojo.



Post tiu solenaĵo la kongresanoj ekskursis al la Fervojmuzeo en Hamar, kie - kiel vi scias - la surskriboj estas ankaŭ en Esperanto.

Pri plenkunsidoj, laborkunsidoj de komisionoj kaj aliaj organizaj/administraj flankoj de la kongreso bonvole legu en apartaj artikoloj en la nuna kaj posta numero de IF.

Lundon vespere okazis koncerto en la katedralo de Hamar. La orgeno sub manipulo de orgenisto Ragnar Røgeberg kaj la Virĥoro 'Løiten Sangforening' sub ĉarma kaj lerta gvido de s-ino Inger Pernille Stramrud kreis al la ĉeestantoj belegan travivaĵon. Ĉiuj kantoj de la ĥoro okazis en Esperanto, kaj oni rimarkis, ke inter la ĥoranoj troviĝis nia LKK-prezidanto Per Johan Krogstie! Eĉ unuan prezentadon de verko ni spertis: La verkon de Bjørnstjerne Bjørnson 'Landkjenning' tradukis al Esperanto Joachim Giessner, dediĉis la tradukaĵon (Jen nia lando) al Løiten Sangforening, kaj ĝi do estis prezentita por la unua fojo dum la koncerto.

Bankedo kaj balo marde okazis en pluraj salonoj kun tre malgranda dancloko.

Norvegaj Ŝtataj Fervojoj (NSB) disponigis al la kongreso du ekskurstrajnojn. Merkrede al Røros, vivanta muzea urbo, kiu mirakle evitis incendiojn, kvankam la domoj estas konstruitaj el ligno. En 1644 oni trovis kuproercon en Røros, kaj ĝis la nuna jarcento oni ekspluatis ĝin. La ĉirkaŭaĵo estas senarba, ĉar la arbarojn oni forhakis por akiri bruligaĵon por la industrio. Bela preĝejo kaj la tombo de verkisto Johan Falkberget ankaŭ estas interesaj.

Ĵaŭdon vespere okazis kultura programo en la teatro. Per-versa prologo, dancoj, kantoj, blovorkestra muziko = konglomeraĵo de amatora arto altgrada. Belega travivaĵo.

Vendredo estis la lasta tago de la kongreso. Ni grimpis en la Esperanto-trajnon kun nia bagaĝo por iri al Lillehammer, kie ni vizitis la liberaeran folkloran muzeon Maihaugen.



Tie IFEF-prezidanto Per Engen fermis la kongreson, kaj la IFEF-flago solene forlasis la manojn de meritplena LKK-prezidanto Per Johan Krogstie. Akceptis ĝin LKK-prezidanto de la 43a IFK Petr Chrdle, kiu nun povas antaŭvidi jaron de streĉa laboro.

Karakteriza por la 42a IFK estas la fakto, ke bone organizita aranĝo kun vasta apogo de urbaj kaj aliaj oficialaj instancoj okazis en etoso de libera spirado kaj certa optimismo pri progreso kaj antaŭenpaŝoj.

o

Joachim GIESSNER honora prezidanto de IFEF

La nova statuto ebligas elekton ne nur de honoraj membroj, sed de honoraj prezidantoj. Tute kompreneble do, ke kongrespropono n-ro 3 temis pri Joachim Giessner kiel unue honora prezidanto. (Motivigon vi relegu en IF n-ro 2/1990, paĝo 26).



Post la unuanima akcepto de la propono vicprezidanto István Gulyás transdonis stanan kruĉon kaj diris i a: "Kara Achim! Granda honoro estas por mi la tasko, kiun la IFEF-estraro komisiis al mi. En la nomoj de la IFEF-estraro, de la fervojista esperantistaro, eĉ en mia propra nomo mi deziras danki al vi vian agadon en la Esperantomovado. Se mi volus mencii kaj viciĝi viajn multflankajn agadojn, eĉ nur dum via 22jara prezidanta laboro, mi povus daŭrigi ĝis vespero. Via agado kaj ĝiaj rezultoj estas gravegaj en la fervojista Esperantomovado. Vi ludis tre gravan rolon en la plilarĝigo de la kontaktoj de nia movado, eĉ en la rekono de tiu."

ORA MEDALO POSTMORTE AL GERNOT RITTERSPACH

La ŝoka, neatendita morto de Gernot Ritterspach la 13an de januaro 1990 kaúzis, ke la planita distingo per la ora medalo de FISAIC povis okazi nur postmorte.

Kun sento de humila dankemo al la kolosaj laboroj de Gernot Ritterspach pri la terminara laboro kaj pri multspecaj aliaj faroj ni aúskultis la vicprezidanton de FISAIC Henning Hauge motivi la elekton de Gernot Ritterspach kiel ĉijaran ricevanton de la ora medalo de FISAIC - la plej altan distingon de tiu organizaĵo.



Transdono de ora medalo de FISAIC

Pro la neĉeesto de Elisabeth Ritterspach, la vidvino, akceptis la medalon por pludono je konvena okazo la prezidanto de la landa asocio GEFA, Joachim Giessner.

Kvankam do tro malfrua ĉi tiu honoro, ni estu kontentaj, ke Gernot Ritterspach vidis la rezulton de la longega laboro de li kaj diligenta kolegaro: La Fervojan Terminaron. La plej taúga maniero en kiu ni, la profitantoj de lia vivoverko povas honori lin, estas utiligi la vortaron, krei ampleksan fakan literaturon kaj utiligi ĝin en kiom eble plej vasta skalo. Tion meritas Gernot Ritterspach.

NOVA ESTRARO DE IFEF KAJ ANSTATAŬANTO DE ĈEFKOMITATO

Du estraranojn por 2 jaroj devis elekti la komitato en Hamar. Unuanime oni elektis Per Engen prezidanto kaj oni reelektis Henning Hauge kasisto.

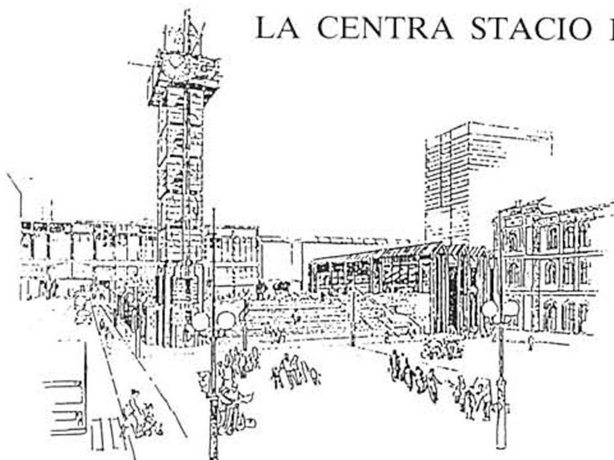
Lucien De Sutter daúrigas sian laboron kiel ĉefkomitatano, kaj kiel anstataúanton oni elektis Jan Bultman (NL).



De maldekstre: Henning Hauge, kasisto, Romano Bolognesi, sekretario, Per Engen, prezidanto, István Gulyás, vicprezidanto, E Henning Olsen, redaktoro.

LA FAKPRELEGO

LA CENTRA STACIO DE OSLO



RESUMO

La unua fervojo en Norvegio estis malfermita en 1854. Estis la 68 kilometrojn longa linio inter Oslo kaj Eidsvoll, urbeto norde de la ĉefurbo. La stacidomo en Oslo, aŭ Christiania, kiu tiutempe estis la nomo de la urbo, estis lokita en la centro de la urbo.

En 1872• estis malfermita la unua fervojlinio de Oslo al la okcidentaj partoj de la lando. Dum la projektado de la enkonduko de tiu linio en la ĉefurbon oni la unuan fojon pridiskutis konstruon de centra stacio. La decido tamen estis, konstrui apartan stacion por la okcidentaj linioj kaj interligi la du staciojn per unutraka linio tra la urbo. Tiamaniere Oslo ekhavis du ĉefstaciojn, kies nomoj tute simple estis Orienta stacio kaj Okcidenta stacio.

Kiam iom post iom estis malfermitaj pluraj novaj linioj kaj la trafika kiomo kreskis, la aranĝo kun du apartaj stacioj montriĝis tre maltaŭga. La fervoja gvidantaro faris ĉion eblan por ekhavi de la politikaj instancoj la necesajn decidojn pri plibonigo de la kapacito kaj la efikeco de la staciaj instalaĵoj en la ĉefurbo. Sed nur en 1938 la registaro decidis starigi komisionon por skizi bazon por la estonta fervoja trafiko en la ĉefurbaj regionoj.

La konkludo de la komisiono estis ke oni devu konstrui novan Centran stacion sur la tereno de la Orienta stacio kaj konduki la liniojn el la okcidentaj partoj de la lando al la nova stacio tra tunelo sub la okcidentaj kaj centraj partoj de Oslo.

Pro la eksplodo de la dua mondmilito kaj sekve de ĝiaj detruoj, la konstruo de nova centra stacio devis esti prokrastota.

Nur en 1971 la laboro fosi kaj bori la 3,6 kilometrojn longan dutrakan tunelon sub la centro de Oslo komenciĝis. Ok jarojn poste ĝi estis preta, kaj en 1980 la unuaj trajnoj rulis tra la tunelo. Komence la nom-

bro de trajnoj kiuj po tagnokte veturis tra la tunelo estis 145, dum ĝi nun estas 360. La malfermo de la tunelo nome ebligis enkondukon de nova en- kaj antaŭurba trafiksistemo, kiu signifis enorman progreson por la kolektiva trafiko en la regiono de Oslo. Ankaŭ por la longdistancaj pasaĝeroj ĝi grave faciligis la vojaĝon al kaj tra la ĉefurbo.

En 1979 startis la konstruo de la pasaĝera parto de la Centra stacio. Aŭtune 1989 la trakaro kaj la lastaj kajoj estis pretaj. Ek de tiu tempo ĉiuj trajnoj de kaj al Oslo uzas la novan Centran stacion. Ĝi estas kombinita kap- kaj traveturtraka stacio kun 19 trakoj kun kajoj, el kiuj 12 estas traveturtrakoj kun interligo al la tunelo. Proksimume 70 000 vojaĝantoj ĉiutage trapasas la stacidomon. El ili 70 procentoj estas antaŭurbaj kaj kurtdistancaj pasaĝeroj, dum 20 procentoj uzas regionajn trajnojn kaj 10 procentoj estas longdistancaj pasaĝeroj.

Dum la projektado de la stacidomo la plej grava celo estis doni al la vojaĝantaro funkcikapablan stacion kun bonaj alireblecoj kaj rapida kontakto kun la urba centro. Ĉe la urba flanko de la stacidomo troviĝas antaŭurba placo kun sufiĉe da loko por taksioj, aŭtobusoj kaj aliaj aŭtomobiloj. De ĝi ŝtuparoj kaj rulbendoj kondukas al la 3500 kvadratmetrojn granda centra halo. Pere de lumo, koloroj, artaĵoj kaj belaj konstrumaterialoj la arkitektoj kreis varman kaj intiman internaĵon kun amika etoso, malgraŭ la grandaj dimensioj. En tiu ĉi halo troviĝas ĉiuj servoj, kiuj apartenas al granda stacidomo. Apude situas la 1200 kvadratmetrojn granda trapashalo, de kie oni per rulbendoj kaj irvojoj povas iri rekte al la kajoj.

Al la stacia konstruaĵaro apartenas ankaŭ domo por administraciaj kaj funkciaj servoj, kiel ekzemple regejoj kaj por la centra stacio kaj por ĉiuj linioj en la ĉefurba regiono.

Konekse al la stacio la fervojo posedas grandajn grundareojn, kie oni planas kolekti diversajn aktivecojn por apogi kaj plifortigi la transportajn funkciojn. Temas i.a. pri vendejoj, kontoroj, endoma parkejo kaj hotelo. Ankaŭ la ĉefhalon de la iama Orienta stacio oni intencas utiligi por similaj celoj.

La nova Centra stacio estas komplekso al kiu apartenas ankaŭ multaj aliaj konstruaĵoj kaj instalaĵoj. En Alnabru, 8 kilometrojn norde de la urba centro situas i.a. nova ranĝostacio, same vartrafika kaj kontenera stacioj.

En Lodalen, 3 kilometrojn de la pasaĝera stacio, troviĝas la lokomotivaj remizoj kaj instalaĵoj por purigado kaj bontenado de pasaĝervagonoj. Tie oni i.a. trovas 400 metrojn longan halon, kie la laboro povas okazi endome.

Totale la Norvegaj Ŝtataj Fervojoj investis pli ol unu miliardon da norvegaj kronoj en la nova stacio en Oslo. Laŭ norvegaj cirkonstancoj tio estas granda monsumo. Sed la centra stacio en Oslo estas esenca por la totala fervojtrafiko en nia lando. Tiuj investoj tial estis necesaj por ke la fervojo povu estonte plenumi siajn taskojn kiel unu el la ĉefaj transportentreprenoj de la lando.

\- - - -

La plena teksto de la prelego troviĝas en kajero, havigebla ĉe NEFA, Karudveien 1, N-2340 Løten.

Verkinto de la prelego redaktoro Bjørn Holøs, tradukintoj Per Johan Krogstie kaj Per Engen. Prezentis dum la 42a IFK - kun lumbildoj - Per Engen.

FERVOJAJ AKTUALAĴOJ

Prave oni povas diskuti, kiom aktualaj estis kelkaj el la prezentaĵoj dum la 42a IFK, kaj tion oni fakte faris dum la kunsidoj de Fake Aplika Komisiono, sed tio ne forprenas ion de la intereso, kiun montris al ili la publiko.

Ĉi-tie ni prezentas resumetojn de la prelegoj. Ni planas eldoni la plenajn tekstojn en aparta kajero, sed pri tio en posta IF.

Naŭ prelegoj estis prezentitaj, kelkaj kun lumbildoj, kelkaj eĉ kun videofilmo.

---

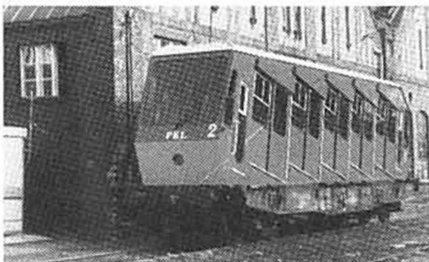
1. Mag.inĝ.Janusz Fortuński, Pollando pri:
"Novaj vagonoj por funikularo al Gubałówka-monteto en Zakopane".

Post duonjarcenta senlaca servo al pli ol 62 milionojn da pasaĝeroj, la vagonoj de la funikularo postulis fundan renovigon, kaj pro nur sekurecaj kaŭzoj ne eblis neglekti la postulon. Renovigejo de Fervoja Vagonaro en Opole en 1988 fabrikis du modernajn, plaĉajn vagonojn.

La kestoporta konstruaĵo konsistas el tri ĉefaj partoj: vagonkesto, suspensia framo kaj movigbremsa instalaĵo.

Vagonkesto estas dividita en kvin pasaĝeraj kupeoj por 115 starantaj vojaĝantoj. La suspensio konsistas el framo, tamburo por tirstropo, premaera kaj fidra instalaĵoj kaj bufra ekipaĵo. La averia bremso funkcias klemante la makzelojn al flanka surfaco de la reloj.

Por pli detale esplori la temon eventuale ekskursu al Zakopane kaj al monteto Gubałówka.



2. Ernst Glättli, Svislando, pri:
"La S-fervojo de Zürich".

Por atingi pli bonan trafikfluadon en la tre dense loĝata regiono de Zürich, la Svisaj Federaciaj Fervojoj kaj la kantono de Zürich interkonsentis komune realigi pli efikan publikan transportsistemon sub la nomo S-FERVOJO de Zürich. Tiucele la ekzistanta fervojreto estas kompletigita kaj nova, komforta, tipe svisa duetaĝa pasaĝervagono evoluigita. Oni konstruis eĉ specialan S-FERVOJO-lokomotivo, ekipitan per la plej modernaj, teknikaj atingaĵoj.

3. Inĝ. Magdalena Feifiĉova, Ĉeĥoslovakio, pri:
"Pendotelfero al montopinto Lomnický Štít".

Lomnický Štít apartenas al la plej popularaj montopintoj de la slovakia montaro Vysoké Tatry. Ĝi estas do ofte vizitata fare de turistoj, certe ankaŭ por tio, ke ĝis la pinto, en la alton 2662 m trafikas la pendotelfero. La aktualaĵo prezentas la 50-jaran historion de la telfero kaj ĝian nuntempan rekonstruon, kies unua etapo estas ĵus finita.

La prezentitan telferon povos persone ekkoni partoprenantoj de la venontjara postkongreso.

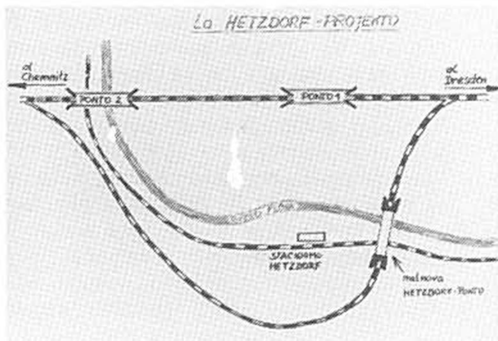
4. Jindřich Tomišek, Ĉeĥoslovakio, pri: "Historiaj fervojaj veturoj".

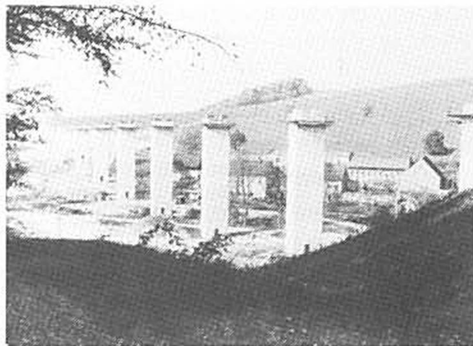
Kun iom da nostalgio kaj kun granda fervoro oni trafikigas dum diversaj fervojaj solenaĵoj historiajn lokomotivojn, precipe vaporajn, ofte kiel historiajn trajnojn, do kun vagonaro kunigita de historiaj vagonoj. Precipe tiaspecaj historiaj veturoj sur la teritorio de Ĉeĥoslovakio estis prezentitaj.

5. D-ro Heinz Hoffmann kaj inĝ Gerhard Zeidler, GDR, pri: "Du novaj pontoj anstataŭos la faman viadukton ĉe Hetzdorf".

La fervojlinio inter Dresden kaj Verdau en sudo de GDR enhavas multajn viaduktojn. La plej alta (42 m) transas la valon de la rivereto Fleha, ĉe la vilaĝo Hetzdorf. Ĝi estas ankaŭ la plej alta unuetaĝa fervoja ponto en GDR kaj havas 17 arkojn. Konstruita en 1866 ĝis 1869, la viadukto pli kaj pli difektiĝas. Nuntempe nur la rapideco de 20 km/h estas permesata sur ĝi. Montriĝis, ke estas pli efike konstrui novan ponton ol ripari la ekzistantan, kiun oni tamen konservos kiel konstru-memoraĵon.

Lige kun la novkonstruo oni malplilongigos la fervojlinion je 1 km. Tiucele oni devas transi ne nur Fleha-valon, sed ankaŭ branĉan Hetzbaĥ-valon. Necesas do konstrui du novajn pontojn, longajn po 0.3 km, kiuj estos el betono kaj ŝtalo.





6. Jean Ripoche, Francio, pri: "Hidroelektraj energifontoj ĉe francaj fervojoj".

Hidroelektraj energifontoj, kiuj estas posedaĵo de SNCF, apartenas al la instalaĵoj ebligantaj altigi la povumon de la elektra trakcio, kiu rezultis en la rekorda rapidatingo je 482 km/h.

"Hidroelektra energio" oni nomas elektran energion, kiun oni ricevadas transformante al ĝi, energion kinetikan de la akvo en artefaritaj akvofaloj. SNCF produktas en propraj hidrocentraloj pli ol 29 % de la elektra energio necesa por ĝia trafika funkcio. Tio gravas ekonomie, ĉar produkti unu kilovathoron en propra centralo kostas proksimume 0.1 FF, sed aĉeti ĝin de monopola liveranto 0.34 FF. Por ilustri la bezonon ni imagigu vin, ke unusola TGV konsumas 6 400 kW, kaj duoble kuplita, eĉ 14 000 kW.
Verkis: G.Mazaud

Dimitrie Janiĉiĉ, Jugoslavio, pri: "Kvardeka datreveno de fervoja muzeo de JŽ".

Fervoja muzeo de Jugoslaviaj Fervojoj (JŽ) estas fondita antaŭ 40 jaroj. Ĝi enhavas 4 partojn: konservadan, arkivan, bibliotekan kaj inform-propagandan partojn.

Inter la ekspoziciaĵoj troviĝas multaj veraj unikaĵoj, ekzemple la unua lokomotivo konstruita en balkanaj landoj, - jugoslavia produktaĵo nomata Milan, salonvagono de fama aŭstro-hungara imperiestro Franco Jozefo la Unua kaj multaj aliaj.

La prelegeto, akompanata per 16 lumbildoj, krom montro de historiaĵoj de la muzeo proponas, ke baza temo de iu el venontaj kongresoj estu "fervojaj muzeoj".

8. Jan Niemann, Danio, pri: "Centurio"-pramŝipoj inter Helsingør (DK) kaj Helsingborg (S)".

La ŝiplinio nun estas trafikata de du kompanioj per relative malgrandaj pramoj. Estonta kunlaboro ebligos utiligon de pli grandaj pramŝipoj: po 1 dana kaj 1 sveda, konstruotaj en norvega ŝipfarejo kaj uzontaj finnajn motorojn - do vere nordia kunlaboro!

9. Ferenc Phersy, Hungario, pri: "Novtipa antaŭurba elektra motortrajno ĉe MÁV".

La plej granda parto de la pasaĝertransporto ĉe MÁV estas la t.n. "pendoltrafiko". Sur la regionoj de la ĉefurbo kaj de kvin grandaj urboj MÁV transportas 480.000 pasaĝerojn, kio estas 60% de la totala nombro. MÁV komencis la preparon funkciigi elektrajn motortrajnojn. La baza trajno konsistas el kvar vagonoj: motorvagono kaj tri pasaĝervagonoj, el kiuj la lasta vagono havas teleregadejon. Ambaŭ finoj de la trajno havas centrajn bufrokuplilojn, per kiuj eblas kunkroĉi du baztrajnojn.

La boĝioj havas malmulte da frotelementoj, sed havas multajn gumoelementojn, kio rezultas eksterordinare bonan ruliĝkarakteron.

Laŭ la malproksimaj planoj nur tiutipaj trajnoj servos la tutan antaŭurban trafikon de Budapeŝto en la jarmil-ŝanĝo.

GRAVA FAKA KONFERENCO ARANĜOTA

La ĝenerala direkcio de ČSD (Ĉeĥoslovakaj Ŝtataj Fervojoj) kun Scienceteknika komitato por Trafikosekcio de Fervojo kaj Fervojista sekcio de Ĉeĥa Esperanto-Asocio aranĝos internacian konferencon **FERVOJO SOJLE AL 3a JARMILO** en Brno (CS), 1991-05-09/10 sub aŭspicio de ĝeneraldirektoro de ČSD Ivo Malina.

La laborlingvoj dum la konferenco estos la ĉeĥa aŭ la slovaka, la angla kaj Esperanto, dum la tuta konferenco simultane interpretataj.

Oni traktos en jenaj sekcioj:
A) Historio de la fervojo
B) Moderna fervoja tekniko
C) Fervoja trafiko
D) Futurologio de la fervojo
E) Esperanto kaj fervojo: nuntempa stato kaj ebloj.

La konferenco kreas memstaran antaŭkongreson por la 43a IFEF-kongreso, kiu estas aranĝota en Brno 1991-05-11/18, ankaŭ sub aŭspicioj de la ĝenerala direktoro de ČSD.

Por ricevi plurajn informojn kaj antaŭaliĝilon bonvolu skribi al la faka garantianto de la konferenco: d-ro Petr Chrdle. VÚŽ - Fervoja Esplorinstituto, U Lužického semináře 3, CS-11857 Praha 1.

Apliko de Esperanto en Scienco kaj Tekniko, kolekto de la referaĵoj el la internacia seminario en Strážnice, Ĉeĥoslovakio, julie 1989.

Aperis 109paĝa kajero, formato A4 kun agrabla plasta kovrilo, komuna eldonaĵo de IFEF kaj Ĉeĥa Esperanto-Asocio pere de ties Scienca-Teĥnika Sekcio kaj Fervojista Sekcio. Aĉetebla ĉe la IFEF-kasisto kaj ĉe ĈEA.

La kajero estas grava kontribuo al la apliko de Esperanto rilate al fervojaj aferoj, kaj ni ne povas rezisti la tenton ĉisube listigi la titolojn de la 15 referaĵoj, ĉar ili donas en nur superrigardon pri la enhavo, sed ankaŭ impreson pri la larĝo de la temaro:

- 150a datreveno de la fervoja trafiko sur la teritorio de Ĉeĥoslovakio,
- Esperanto kaj fervojo,
- La historio de la fervoj-direkcio en Olomouc kaj la Esperanto-movado,
- Faktoj pri internaciaj rilatoj kaj kiel Esperanto povus plibonigi ilin,
- DSB-plano 2000 - aŭ kiel malgrandigi Danion,
- Trakookupiteco laŭ la enveturtempo de trajno en stacion,
- Skizo pri signalsistemo de ĈSD, DR kaj PKP,
- Kelkaj rimarkoj al problemaro de progresaj transportsistemoj,
- La batalo kontraŭ la neĝo,
- Prognozado de danĝeraj veteraj fenomenoj (glatiso kaj neĝoŝtormo),
- Veturrezisto ĉe fervojo,
- Aŭtomatiza sistemo de ranĝodeklivoj "KOMPAS" sub kondiĉoj de elektra trakcio,
- Traduka laboro por la fervoja terminaro de IFEF.
- Programado kaj ĝia instruado.

La seminario okazis dum belaj, sunriĉaj, varmegaj tagoj en ĉarma Strážnice, kaj estis pure esperanta aranĝo.



Ni montras ankaŭ al la en Pardubice (CS) okazinta konferenco "Sciencteknika evoluo en fervoja trafiko" (4a-6a de oktobro 1988), kaj al la en Brno (CS) okazonta konferenco "Fervojo sojle al 3a jarmilo" (9a-10a de majo 1991), kie en ambaŭ Esperanto ludis/os rolon samrajtan al naciaj lingvoj.

Apliko de Esperanto, ĉu ne!

POSTKONGRESO DE LA 43A IFK

18a-25a de majo 1991 en ŽILINA, Slovakio.

Korespondadreso: Magdalena Feifiĉova, TOM 25/5, CS-010 01 Žilina.

La provizora programo ampleksas i.a. komunan vojaĝon Brno - Žilina, ekumenan diservon, vesperan koncerton, multajn ekskursojn kaj ripozon.



43a IFEF-kongreso
Brno, 11an-17an de majo 1991

Konstanta adreso:
43a IFEF-kongreso
Ceĥa Esperanto-Asocio
Jilská 10,
CS-110 01 PRAHA 1

La kongreso okazos sub aúspicio de la alta protektanto, ĝenerala direktoro de CSD, d-ro Ivo MALINA.

Fakte okazos tri gravaj aranĝoj en Ceĥoslovakio en majo 1991:

1. Internacia konferenco: Fervojo sojle al la 3a jarmilo. Brno 9an - 10an de majo 1991.
2. 43a IFEF-kongreso. Brno 11an-17an de majo 1991.
3. Postkongreso. Žilina, Slovakio, 18an - 25an de majo 1991.

Pri 1 kaj 3 vidu apartajn priskribojn.

Brno, la loko de la 43a IFK, kun siaj 350.000 loĝantoj estas la plej granda urbo kaj centro de Moravio, meza parto de Ceĥoslovakio. La urban panoramon karakterizas du montetoj: Petrov kaj Špilberk.

Pasintjare, okaze de la 150jara datreveno de la fervoja trafiko sur la teritorio de Ceĥoslovakio, okazis granda ekspozicio pri fervoja tekniko. La 7an de julio 1839 veturis el Vieno al Brno la unua solena pasaĝertrajno, tirata per kvar vaporlokomotivoj: Bruna, Herkules, Gigant kaj Brucefalus.

Ekumena diservo okazos en la episkopa katedralo de la Sanktaj Petro kaj Paúlo sur monteto Petrov, meze de la urbo.

Inaúguro kaj kultura programo okazos en la teatro de Mahen, situanta en bela, baroka konstruaĵo.

Kongresejo, kie okazos ceteraj kongreseroj, estos hotelo VORONEŽ, kie povos loĝi parton de la kongresanoj.

Provizora aliĝilo ekzistas, kaj kongreskotizo ĝis 31a de januaro 1991 estas por IFEF-membro 60.- USD, por familiano 30.- USD kaj por nemembro de IFEF 70.- USD. (USD = usonaj dolaroj).

Prezoj por tranokto ankoraú ne estas konataj, sed por okcidenteúropanoj certe moderaj.

Ekskursoj okazos tiel:

1. Faka duontaga ekskurso.
2. Duontaga aútobusa ekskurso en Moravian Karston.
3. Duontaga aútobusa ekskurso al la burgo Buchlov (elp. Buĥlov)
4. Tuttaga trajna ekskurso al Olomouc.
5. Tuttaga aútobusa ekskurso al Suda Moravio.
6. Tuttaga ekskurso al Strážnice.

NB: La ekskursoj 4, 5 kaj 6 okazos samtempe. Necesas do elekti!

Esperanto-trajnoj estas planotaj Vieno - Brno antaú la kongreso, Brno - Žilino por postkongresantoj kaj Brno - Vieno por kongresintoj.

■

La fotojn de ĉi tiu numero faris Gerhard Zeidler (pĝ 58) kaj Karen Olsen (la ceterajn).



EŬROPA FERVOJISTA ESPERANTO KONFERENCO

1a - 7a de oktobro 1990 en Spa (Belgio)

Ĉar ne ĉiuj havis la eblecon aŭ la ŝancon partopreni ĉu la 42an IFK en Hamar (N), ĉu la 75an UK en Havano (C), kelkaj landaj asocioj de IFEF kaptis la okazon organizi tutsemajnan kulturan kaj turisman aranĝon.

Kie? En Spa, perlo de la Ardenoj, famkonata pri ĝiaj fontoj, termobanoj, pura aero kaj kvieto. Restadejo estos la feriejo "Sol Cress", je 370 m super la marnivelo, ĉe la rando de arbaro de 1300 hektaroj.

Kiam? La unua semajno de oktobro en la komenco de la aŭtuno, kiam la naturo estas tre bela.

Temo de la konferenco: **La Fervojoj kaj la Granda Eŭropa Merkato de 1992.**

Provizora Programo:

Lu 01.10: Alveno kaj interkona vespero.
Ma 02.10: Vizito de la merkato de Spa, unua faka kunveno, Nikolin kantas.
Me 03.10: Tuttaga ekskurso al Luksemburgo, folklora vespero.
Ĵa 04.10: Serĉpromenado Spa, akcepto en la urbodomo, duontaga ekskurso en la belgaj Ardenoj, operetaj kantoj.
Ve 05.10: Tuttaga ekskurso al FRGermanio, kantvespero, filmo pri la 150a datreveno de NS.
Sa 06.10: Dua faka kunveno, promenado per strat-trajneto aŭ arbar-piedpromenado, bankedo.
Di 07.10: Promenado al la centro de Spa, adiaŭo kaj rehejmiĝo.

Prezoj: Tutsemajna aranĝo 1.-7.10:
- ĝis 31.7.90 = 9900 BEF
- ekde 1.8.90 = 10500 BEF

Semajnfina aranĝo 5.-7.10:
- ĝis 31.7.90 = 5000 BEF
- ekde 1.8.90 = 5300 BEF

Pliaj informoj kaj aliĝo:
L. DE SUTTER; Avenue Kersbeek 90,
B-1190 Bruxelles.

FERVOJA KORESPONDA SERVO

Pro privataj kaŭzoj ĝisnuna gvidanto de FKS, s-ro Georges Joly (F), devis ĉesi tiun laboron, kaj tuj nia eterne juneca, agema, batalema kavaliro p.i. **Germano Gimelli** jungis sin al la FKS-ĉaro por pluenirigi tiun gravan, kontaktoperan servon al la fervojistoj.

Do:
Fervoja Koresponda Servo,
s-ro Germano GIMELLI, Via Creti 61,
I-40128 BOLOGNA, Italio.

Se vi deziras utiligi la servon, bonvolu indiki viajn nomon, aĝon, adreson, en kiuj landoj vi deziras korespondant(in)on, kaj pri kiaj temoj ktp.

Aldonu se eble internacian respondkuponon. Se tio ne eblas, aldonu poŝtmarkojn vendeblajn en Italio.

32a INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO SKISEMAJNO

Ĝi okazos de la 2a ĝis la 9a de februaro 1991 en "Chanteclerc", Les CONTAMINES-MONTJOIE, F-74170 SAINT-GERVAIS-les-BAINS (tel (33) 50 47 02 46). Les CONTAMINES-MONTJOIE situas sud-okcidente de la Blanka Monto, inter MEGEVE kaj CHAMONIX, ĉe la fino de la valo Montjoie, je alteco de 1164 m.

Oni povas ĝin atingi per trajno ĝis SAINT-GERVAIS-le-FAYET kaj aŭtobuso (12 km) aŭ per rekta aŭtobuso ekde Ĝenevo (60 km).

La restadejo "CHANTECLERC" povas gastigi 60 personojn en kvar-litaj ĉambroj (nur kelkaj dulitaj) kun lavujo (duŝoj kaj necesejoj ĉe ĉiu etaĝo).

La ski-tereno etendiĝas de 1164 ĝis 2450 m kaj proponas multajn skieblecojn por la alpinaj kaj la longdistancaj skiantoj. Por la ne-skiantoj, diversaj eblecoj estas por promeni kaj ekskursi.

La kompleta pensiono por sep-taga restado (de sabato posttagmeze ĝis sabato post tagmanĝo) estas 1600 FF. inkluzive trinkaĵo kaj servmono.

Petu aliĝilon kaj resendu ĝin kun antaŭpago de 600 FF - nepre **antaŭ la 15an de septembro** (kaze de nepartopreno tiu sumo ne estos repagebla) ĉe:
S-ino Claude DUGLE
8 bis, Avenue du Général Leclerc
F-91580 ETRECHY
Poŝta konto: Paris 16 091 62 V.

RAPORTO PRI FERVOJA KORESPONDA SERVO

La Internacia Koresponda Servo de IFEF ekde ĝia starigo, dum la 27a IFEF-Kongreso en Villach (Aŭstrio majo 1975), estis gvidata fare de francaj kolegoj: Unue André Giovenal el Liono, dum multaj jaroj, poste de Demissy, ĝis pasintjare.

Ekde 1989, pro rezigno de Demissy, transprenis la taskon s-ro George Joly el Lyon. Bedaŭrinde ankaŭ Joly devis rezigni, pro gravaj privataj kialoj kaj ankaŭ pro okul-malsano.

Do en Hamar okaze de la 42a IFEF-Kongreso ni estis devintaj memorigi la 15an datrevenon de la starigo de FKS, sed neniu raportis pri tiu grava servo de nia federacio. Tial ke mi mem (kiu antaŭe kunlaboris en la Fervojista Internacia Koresponda Servo, kun amikoj Giovenal kaj Demissy), laŭ interkonsento de amiko Pierre Robiolle (prezidanto de FFEA) kaj de la estraro kaj ĉefkomitatano de IFEF, transprenis la taskon de la kunordigo de la Fervojista Koresponda Servo.

Post la kongreso s-ro Joly sendis al mi la dokumentojn tiel ke mi povas rapide raporti pri la lasta jaro 1989:

Ricevitaj leteroj el jenaj landoj:

Bulgario	2	Hungario	2
Ĉeĥoslovakio ..	4	Italio	1
Francio	5	Kubo	1
FRGermanio	2	Pollando	3

Entute 20.

Dum 1990 jam alvenis al s-ro Joly 8 leteroj.

S-roj Demissy kaj Joly jam pritraktis la leterojn de la jaroj 1989 kaj 1990, ĝis nun. Restas nur kelkaj petoj de ĉeĥoslovakaj kolegoj, kiujn mi traktas nun.

Germano Gimelli,
gvidanto de FKS,
Via Donato Creti 61,
I-40128 Bologna, Italio.

JUBILEO HEROLDO

La plej ofta sendependa internacia gazeto de la Esperanto-Movado, "Heroldo de Esperanto", en la nuna jaro festas sian 70jaran datrevenon.

"Heroldo" estis fondita la 14an de aprilo 1920 en Horrem/Kolonjo (Germanio) de Teo Jung, kaj aperadis ĝis nun kun du solaj esceptoj: en 1936, pro naziaj persekutoj, ĝi mallonge silentis ĝis sia reapero en Nederlando; la dua, pli longa, silentado okazis dum la milita periodo, inter 1940 kaj 1946.

Sub la redaktado de Ada Fighiera-Sikorska, "Heroldo de Esperanto" unue aperis dum 17 jaroj en Bruselo (Belgio) kaj dum 9 jaroj en Madrido (Hispanio); ekde 1988, la gazeto definitive aperas en Torino (Italio).

La ĉefaj karakterizoj de tiu-ĉi plej populara internacia Esperanto-gazeto estas:

- ĝia granda formato, simila al taggazeto, kaj la vario de ĝia enpaĝiĝo
- ĝia ofteco (16 numeroj jare)
- la abundeco de ĝiaj informoj, verkitaj en sinteza stilo kaj prezentitaj en multaj rubrikoj pri junularo, kongresoj, feriaj renkontiĝoj, librorecenzoj, jubileoj, mallongaj informoj, Nia Filmo, anoncetoj ktp
- la specialaj numeroj pri la Universalaj Kongresoj kaj la kalendaro de la Esperantaj kunvenoj kaj renkontiĝoj
- ĝia sendependeco.

\- - -

IF gratulas al sia fratino pri la jubileo.

Popolfesto en Kolonjo por nova urbfervojo

En Kolonjo oni festis la 27an de majo 1990 la inaŭguron de urbfervojo (S-Bahn), kiu havas longecon de 7,3 km, meze tra la urbo.

Post kvinjara konstruado la urbfervojo nun havas propran relvojon inter Köln-Nippes kaj Köln-Mülheim. La linio havas ses stacidomojn, du estis tute novkonstruitaj.

Pro tio oni devis plilarĝigi la Rejnponton, kiu nun havas 6 trakojn, sur kiuj trafikas pli ol mil trajnoj tage, dum somero kaj festtage pli ol 1200 trajnoj.

ENHAVO

Redaktofino por la venonta IF, kiu aperos en septembro, estas 10.08.1990

Presejo: Gefion Tryk, Tømrervænget 7, DK-4700 Næstved.